Dodatek nadzwyczajny do Ziemianina.

Słówko na czasie w poważniejszej sprawie.

Napisał

K. A.

POZNAŃ.
Czcionkami Drukarni Dziennika Poznańskiego.
1908.

Rzecz o naszych kolejkach polnych.

Śledząc za tak zwanym duchem czasu, importowanym do nas przeważnie z zachodu, który w organizacyi postępowych naszych gospodarstw rolniczych zaznaczał się niejednokrotnie przykrym i poważne materyalne straty za sobą pociągającym zawodem, z pewnem zadowoleniem dzisiaj skonstatować możemy, że kiełkować, a tu i owdzie już i trybować nawet poczęła u nas poważna myśl reformy, która oszczędzając nam nowych zawodów, torować zdaje się drogę do dalszego naszego ekonomicznego rozwoju.

Stoimy niezaprzeczenie dzisiaj w Księstwie w znaku koniecznego meliorowania na własną rękę naszych środków komunikacyjnych. To co do państwa należało, bodaj że już państwo dokonało, posiadamy sztuczne gościńce, tysiące kilometrów dróg żelaznych, i gdy stąd wątpliwem się wydaje, abyśmy się czegoś jeszcze znaczniejszego w tym kierunku po państwie spodziewać mogli, pozostawioną być musi reszta prywatnej zabiegliwości. Zasobniejsze, a stąd i więcej przedsiębiorcze jednostki, rozumiejąc tego ducha czasu, wysforowały się też już rzeczywiście naprzód, dając chwalebny przykład inicyatywy o problematycznej chwilowo w skutkach wartości, wychodząc ze założenia słusznego, że przecież ktoś pierwszy spóbować musi, co na zachodzie uznano już jako conditio sine qua non intenzywnego gospodarowania.

Czyż rzeczywiście u nas w Poznańskiem wymagają środki komunikacyjne gwałtownego zajęcia się ńimi, innemi słowy zreformowania ich do stopnia podatności i wytrzymałości jakiej dzisiaj każde intenzywnie prowadzone gospodarstwo od nich wymagać musi? Otóż na pozór, mając drogi stanowczo lepsze jak n. p. na Litwie lub Podolu, gdzie przecież także spotykamy się z wzorowemi gospodarstwami, sądzić można, że to nie jest koniecznem, a wszelkie na ten temat dyskusye, to nowinki i naleciałości. I usłyszysz też niejednokrotnie zdanie, pełne wyrozumiałości, iż na Kujawach n. p. lub w innych okolicach, o bardzo ciężkich ziemiach, gdzie w jesieni wśród niemożliwych roztopów wypada odstawiać buraki z pola do miejsca o lepszej komunikacyi, kolejki polne są bardzo na miejscu i sowicie się opłacają, lecz że w reszcie Księstwa dowiezie się jeszcze jako tako szczęśliwie wszystko na miejsce swego przeznaczenia bez tych kosztownych innowacyi.

W takiem rozumowaniu tkwi jednakowoż fatalny błąd, bo że ten dowóz jest w rezultacie możliwym, to nie ulega wątpliwości, chodzi tylko o to, co ten dowóz kosztuje. Kwestya więc kalkulacyjna właśnie, że nie jest ogólnie i należycie znaną, powoduje owe uprzedzenia i objaw niepocieszający, że kolejki polne u nas nie tak się ropowszechniły; jakby ze względu na swe zalety i swą opłacalność na to zasługiwały. Skoro rozpatrzymy się należycie w tej kalkulacyi, liczby same przekonają nas, że kwestya zakładania u nas kolejek polnych, to nie ów złowrogi duch czasu, to już jasno postawiony problem dalszej rentowości majątku ziemskiego, to rzeczywista potrzeba.

Mało posiadamy stosunkowo materyału liczbowego w tej materyi. Tu i owdzie rzucono słówko w prasie fachowej przez ziemian właścicieli kolejek polnych, broszurki techniczne, służące jako podręczniki dla techników lub inżynierów, wreszcie katalogi firm trudniących się wyrobem i instalacyą kolejek polnych, otóż skromny literacki dorobek, z którego wypadnie nam odpowiedzieć w liczbach na pytanie, czy kolejki polne mają u nas racyę bytu i czy się opłacają.

Jakiż więc jest przedewszystkiem cel zastąpienia dotychczasowych sposobów lokomocyi polnej, kolejkami polnemi? Krótka na to odpowiedź: chęć zyskania na czasie i zaoszczędzenie inwentarza. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w miarę zwiększania się intenzywności w gospodarowaniu, do czego w niemałym stopniu przyczyniło się także wzmożone zakła-

danie fabryk rolniczych, powiększyła się także znacznie ilość robót, które z pory na porę przez inwentarz pociągowy muszą być wykonane. Roboty te podzielićby można na dwie kategorye, mianowicie na czystą robotę w polu i na obsługę gospodarczą za pomocą osi. Pierwsza mogłaby nam być obojętną, mimo, że wskutek skasowania ugorów i konieczności przygotowania większych areałów pod zasiew i tutaj zapotrzebowanie siły pociągowej w zwiększonej mierze na niekorzyść drugiej roboty staje się widocznem. Chodzi nam głównie o drugi przypadek, t. j. o robotę transportową. Dziś ona wskutek zwiększających się z roku na rok plonów tak w zbożach jak i w okopowych, które bądź to do gumien i stert, bądź to do kopców i fabryk dowożonemi być muszą, dalej wskutek w odpowiednim stopniu wzmożonych, a udzielanych ziemi zasilań we formie naturalnych i sztucznych nawozów, które nie tylko dowiezione, ale i rozwiezione być muszą po polach, wreszcie wkutek tylu innych forsownem gospodarowaniem powodowanych zwózek i odwózek, do miasta i na kolej i t. d., tak dalece powiększoną została, że nie można już jej wogóle podołać, mianowicie w jesieni, a z braku inwentarza koniecznie musi albo to, albo owo zalegać.

Chcąc się uchronić przed podobną ewentualnością, a nie mogąc dopuścić, aby robota polna w czemkolwiek cierpiała, nie pozostaje nam nic innego jak robotę transportową ograniczyć, względnie całkowicie ją zreformować, a jedyną tu drogą wyjścia, to kolejki polne. Za ich pomocą zmniejszamy nie tylko liczbę inwentarza pociągowego, który do innych oddać możemy celów, ale i czas pracy. Jedno i drugie decyduje o obniżeniu kosztów produkcyjnych nie mówiąc dodatkowo już nic o idealnych zdobyczach, mianowicie o tem, iż wszystko należycie i na czas może być w trakcie tego na polach wykończonem.

A że to nie goła tylko teorya, że przeciwnie liczby ścisłe unaocznią nam przewagę kolejki polnej jako środka transportowego nad pospolitym dzisiaj sposobem używania fornalek lub wołów, na to niech posłużą jako dowód następujące z życia wyjęte przykłady. Dla ułatwienia oryentacyi stawiamy na pierwszem miejscu właśnie taki wypadek, gdzie kolejka polna bez wszelkich dalszych komplikacyi służy wyłącznie tylko jednostronnemu zupełnie celowi t. j. obsługi fabryki rolniczej przez woły i wywózki mierzwy przez konie.

Majątek sam przedstawia areał w przybliżeniu 3000 mórg. Na nim gorzelnia i kolejki polnej mniej więcej 25,000 metrów. Robota, którą dotychczas fornale i rataje wykonać musieli obejmowała zwózkę 1350 hel kartofli t. j. w zaokrągleniu mniej więcej 40,000 centnarów i odwózkę 3000 wozów po 30 centnarów t. j. razem 90,000 centnarów obornika, w obu wypadkach na dystans przecięciowo 1800 metrów.

Jeżeli więc przyjmiemy, że koszta własne (obejmujące udziałowo kapitał zakładowy, wartość obroków, uprzęży i stajni) wynoszą:

Na konia i dzień	2,50 mk.
Tak samo na wołu roboczego	1,30 mk.
A najem fornala, rataja lub parobka na dzień	2,00 mk.

a z drugiej strony:

Cena założenia kolejki polnej o 2,500 metrów długości włącznie wozów, zbocznic itp. szczegółów kosztuje 12,000 marek, a ztąd jej oprocentowanie, utrzymanie w stanie używalnym i amortyzacya — (sumarycznie licząc 10 procent kapitału zakładowego), rocznie	1200,00 mk.

W takim razie koszta przewozu powyższych 40,000 centnarów kartofli i 90,000 centnarów mierzwy kalkulowały się w obu wypadkach porównawczo jak następuje:

A. Jedna fornalka zdolna w najlepszym razie obrócić 7 razy dziennie, kosztowałaby (4 konie à 2,50 mk.) dziennie	10,00 mk.	
Do tego 1 fornal dzienne	2,00 mk.	
Koszta więc zwózki 7 wozów	12,00 mk.	
Stąd jednego wozu mierzwy $\frac{12}{7}$ =	1,70 mk.	
Do tego nałożenie mierzwy na wóz	0,20 mk.	
Złożenie i rozrzucenie na polu	0,20 mk.	
Czyli ekspedycya 1 wozu mierzwy	2,10 mk.	
a 3000 wozów		6300 mk.

Z drugiej strony:

Cztery woły robocze zdolne w najlepszym razie obrócić 4 razy dziennie kosztowałyby (4 woły à 1,30 mk.) 5,20 mk.
Do tego rataj 2,00 mk.
Koszta więc zwózki 4 chel 7,20 mk.

Stąd jednej heli ziemniaków $\frac{7,20}{4} = 1,80$ mk.
Nałożenie ziemniaków na helę 0,20 mk.
Czyli ekspedycya 1 heli ziemniaków 2,00 mk.
a 1350 hel 2700 mk

Dowóz wszystkich ziemniaków do podwórza folwarcznego lub do gorzelni łącznie kosztów wywozu całego obornika na pole i rozrzucenie go tamże kosztowałoby w tym wypadku w rezultacie rocznie 6300 + 2700 9000 mk

B. To samo dostarczone na kolejce polnej:
Fornal w 2 konie uwiezie jednorazowo 4 wozy po 40 centnarów pojemności, a ponieważ jest w stanie obrócić 8 razy dziennie, stąd 2 końmi i fornalem odstawić można $40 \times 40 \times 8 = 1280$ centnarów dziennie.
Licząc koszt 2 koni, jak przedtem na 5,00 mk.
Najem fornala lub parobka na 2,00 mk.
Przewóz więc 1280 cent. mierzwy koszt. 7,00 mk.
Czyli przewóz jednego wozu $\frac{7,00}{32} = 0,22$ mk.
Dochodzi do tego nałożenie mierzwy na wóz 0,15 mk.
Złożenie i rozrzucenie mierzwy po polu 0,15 mk.

A więc ekspedycya 1 wozu mierzwy na pole 0,52 mk.
a 2250 wozów 1170 mk.

Z drugiej strony fornal uwiezie również w dwa konie tę samą ilość kartofli dziennie co mierzwy, a zatem 1280 centnarów, kosztujących 7,00 marek.

Ponieważ mamy do odstawy 40,000 centnarów, stąd koszta całkowitego transportu tychże wynosiłyby $\frac{7 \times 40,00}{1,280} =$	219 mk.
Do tego dodać należy najem 2 ludzi, którzy stale przez jakie 120 dni zajęci będą przestawianiem szyn i zbocznic w obu wypadkach, licząc po dwie marki dziennie na głowę czyni $120 \times 2 \times 2 =$	480 „
Nadto koszta oprocentowania, amortyzacyi i t. d. kolejki jak wspomnieliśmy	1,200 „
Koszta więc wywozu mierzwy i zwózki ziemniaków wyniosłyby tutaj ogółem	3,069 mk.
Gdy wobec tego koszta transportu za pomocą dawniejszej lokomocyi wynosiły jak wyżej obliczyliśmy	9,000 mk.
Stąd zysk na kolejce wynosi	5,931 mk.

Po upływie więc mniejwięcej 2 lat nakład na taką kolejkę byłby zwrócony a jej właściciel w roku trzecim ciągnąłby ca. 6,000 mk. rocznego zysku z majątku więcej.

Zaznaczamy przytem jednakowoż, że przy tych przeciwstawieniach nie uwzględniliśmy z jasnych powodów w pierwszym wypadku ani słówkiem deteryoryzacyi i koniecznej amortyzacyi martwego i żywego inwentarza, która jak to każdemu wiadomo, poważną także stanowi pozycyę w rubryce stałych rozchodów gospodarczych. Chcąc błąd ten, nie dający się szablonowo traktować jakośkolwiek wyrównać, obniżyliśmy w przeciwstawieniu do tego także koszta deteryoryzacyi stąd i koniecznej amortyzacyi kolejki polnej, których wysokość śmiało taksować moglibyśmy na 15 procent sumy zakładowej rocznie.

Przypatrzmy się teraz z kolei innemu, więcej skomplikowanemu przykładowi, gdzie kolejka polna już nie dla pewnych wyłącznych celów, lecz w ogólno-melioracyjnem znaczeniu, dla zaspokojenia wszelkich zapotrzebowań pociągowych w gospodarstwie zaprowadzoną została i to w nie obcych nam stosunkach, bo na Kujawach. O niej rozpisuje się administrator Wierzbiczan pod Gniewkowem w jednem z najpoważniejszych fachowych pism niemieckich w następujących słowach:

Majętność Wierzbiczany obejmująca 7000 mórg areału posiada 5000 mórg pod pługiem, dzielące się na trzy pojedyncze

klucze i jeden folwark, połączonych ze sobą wzajemnie nieruchomą kolejką polną, dochodzącą w jednem miejscu do prywatnego toru kolejowego, odczepionego od toru kolei państwowej. Tabór kolejkowy składa się z 15 kilometrów szyn nieruchomych i 7 kilometrów szyn przenośnych, łącznie 12 pociągów po 3 wozy, tak zwane uniwersalne, razem więc 36 wozów transportowych.

Kolejką tą przetransportowano w jednym roku gospodarczym:

Buraków cukrowych na odległość mniej więcej	$2\frac{1}{2}$	kilometr.	150,000	centn.
Wysłodzin buraczanych (sznycli)	$3\frac{1}{2}$	„	20,000	„
Ziemniaków	4	„	8,000	„
Zbóż i paszy dla bydła	4	„	35,000	„
Sztucznego nawozu	4	„	10,000	„
Szlamu posaturacyjnego	2	„	20,000	„
Węgli kamiennych	4	„	6,000	„
Mierzwy stajennej	$2\frac{1}{2}$	„	240,000	„
		Sa.	489,000	centn.

W obrębie więc jednego roku gospodarczego przetransportowano 489 tysięcy centnarów na przeciętny dystans 3 kilometrów. Poza tem dowożono jeszcze tą samą kolejką poważne ilości mięszanin do głównego klucza celem zmielenia ich na paszę i odstawiono je znowu z powrotem jako śrót do domu. Mimochodem zaznaczając, że i dla przewiezienia znacznej ilości ziemi w celach niwelacyjnych, a i dla zwózki cegieł potrzebnych dla nowych budynków i reparacyi starych, użyto tejże kolejki, woła autor rozentuzyazmowany: jaki olbrzymi etat przedstawiałby inwentarz pociągowy, gdyby tego wszystkiego końmi lub wołami na drogach zwyczajnych dokonać zamierzano! Takowy musiałby zysk z majątku szalenie zredukować.

Przechodząc do szczegółowych porównawczych obrachunków, powiada autor:

Kolejka w Wierzbiczanach wymaga oprocentowania rocznego w wysokości	3,000 m.
Koszta utrzymania jej rocznego wynoszą przeciętnie	2,000 m.
Koszta więc jej używania wynoszą przeciętnie rocznie	5,000 m.

Po jej założeniu jednak skasować było można 3 fornalki po 4 konie i usunięto zupełnie órkę parową, ponieważ konie, które przedtem szły literalnie na zatracenie przy odstawie buraków cukrowych, orały sobie teraz spokojnie te pola, które dawniej pługiem parowym obrabiano.

Zysk więc powstały przez założenie kolejki polnej przedstawiałby się jak następuje:

Zaoszczędzono na kosztach utrzymania koni i fornali, dalej na kosztach zużywania się koni i całego materyału zaprzęgowego i wozowego, licząc po 750 mk. na sztukę przez kasacyę 12 koni 12 × 750 = 9,000 mk.

Zaoszczędzono również órkę parową, mianowicie 600 mórg po 8 marek = 4,800 „

co czyni razem 13,800 mk.

Od tego odchodzą koszta używania kolejki polnej, jak wyżej 5,000 „

Pozostaje więc czystego zarobku 8,800 mk.

dające się zużyć na amortyzacyę kolejki, która w tych warunkach dla Wierzbiczan nastąpićby musiała po 7 latach. Autor zaznacza przytem wyraźnie, że w obrachunkach swych nie uwzględnia wcale zysku powstającego przez intenzywną i na czas przeprowadzoną obróbkę ziemi, który w tych obrachunkach figurowaćby powinien właściwie jako bardzo doniosła pozycya.

My jednakowoż poza tem pozwolilibyśmy sobie zrobić jeszcze jeden zarzut autorowi co do nieścisłości w obrachunkach, mianowicie w punkcie obliczenia oszczędności przez skasowanie 12 koni. Autor bowiem uwzględnia wprawdzie utrzymanie i zużycie się koni, przeocza tymczasem oprocentowanie włożonego w 12 koni kapitału. Licząc jak na Kujawy stosunkowo tanio, bo tylko po 800 mk. za konia, kapitał ten reprezentowałby sumę 9600 mk., do tego 3 wozy i 12 półszorków, razem okrągło 10,000 mk. Procent od tej sumy wynosi 500 mk. rocznie.

Nie koniec jednak na tem. Licząc dalej po 750 mk. rocznie za konia, policza już w tej sumie koszta utrzymania fornala. Nam zdaje się jednakowoż, że to liczba stanowczo za nizka i że 750 mk. właśnie wystarcza na koszta utrzymania konia (obroki, stajnia), jego zużycia, włącznie apteki i weterynarza i zużycia materyału zaprzęgowego i wozowego. Fornala wypadałoby więc osobno policzyć. Jak na dzisiejsze czasy kosztować będzie pono fornal żonały — zamieniając wszystko

na gotówkę — najmniej 800 mk. rocznie, stąd zysk na skasowaniu 3 fornali wynosiłby jeszcze 2400 mk. rocznie. Jeżeli teraz te liczby zestawimy i do 9000 mk. dodamy raz 500, drugi raz 2400 mk., a sumę tę pomnożymy jeszcze o 4800 mk., zarobionych na pługu parowym, co razem uczyni 16,700 mk., a od tej sumy dopiero odciągniemy koszt używania kolejki w wysokości 5000 mk., to pozostanie zysku czystego nie 8800 mk., lecz 11,700 mk., a kolejka Wierzbiczańska musiałaby się w ten sposób zamortyzować już po 5 latach.

Takich i tym podobnych przykładów możnaby przytoczyć więcej, a stwierdzałyby one wszystkie jednozgodnie, że kto do dziś dnia kolejek polnych nie posiada, ten nie może osiągnąć z majątku możliwych do osiągnięcia zysków, że innemi słowy własną swoją kieszeń okrada. I nie uchronią go przed tym zarzutem możliwe objekcye, że były majątki, gdzie już takie kolejki zarzucono i poniechano, bo wobec dzisiejszego udoskonalenia i znakomitego przystósowania kolejek takich dla celów specyalnie rolniczych, upada wszelka krytyka, a kolejki założone w ostatnich czasach tu u nas w Księstwie są tak doskonałemi, że nie pozostawiają nic do życzenia tak dalece, iż upoważniły poszczególnych ich właścicieli do śmiałego twierdzenia, że gospodarzyć dziśby nie umieli, gdyby im naraz te kolejki odebrano.

Stwierdziwszy w ten sposób, że kolejki polne są rzeczą na czasie, rzeczą wysoko się opłacającą i dającą wyraźną z majątku ziemskiego rentę, że u nas w skutkach tego zakładanie ich staje się z roku na rok więcej piekącą potrzebą, przejdźmy do drugiej części naszego założenia, tj. do omówienia sposobów, jakimiby można tej gwałtownej potrzebie zaradzić.

Nie ulega wątpliwości, że u nas w Księstwie, jeżeli stosunkowo mało posiadamy kolejek polnych, to tego nie jest powodem brak rzutkości, opieszałości i konserwatywna niechęć do wszystkiego, co pachnie reformą, ile raczej nieznajomość rentowności kolejek polnych, a co najgłówniejsza brak kapitałów potrzebnych na ten stosunkowo dość znaczny wydatek. Fabrykant w zasadzie na ten towar nie udziela dłuższego kredytu, więc upłacanie rachunku w miarę osiągniętych przez niego zysków jest wykluczonem. Banki nasze w wyjątkowych chyba tylko okolicznościach zająćby się chciały finansowaniem podobnego przedsiębiorstwa. Więc skąd wziąć kapitałów na przeprowadzenie podobnych zamiarów?... Otóż nam się zdaje, że stworzenie instytucyi spółkowej ad hoc właśnie, któraby się

podjęła nie tylko sfinansowania, ale i przeprowadzenia przez swych inżynierów i na swój rachunek takich instalacyi byłoby bardzo na czasie. Byt jej i egzystencya materyalna byłyby przez to zapewnionemi, że na korzyść jej spływałyby nietylko zyski z interesu czysto-bankierskiego, tj. z kredytu udzielanego na założenie kolejek, ale także zyski z interesu kupiecko-technicznego, który dzisiaj pochłaniają bądź to bezpośrednio firmy trudniące się podobnemi instalacyami, bądź pośrednio ich liczni przedstawiciele i zastępcy, od których się roi po naszem Księstwie.

Akcya tak pojęta — rzecz jasna — nie mogłaby się ograczać tylko na realizowaniu projektów poddawanych spółce kiedy niekiedy przez interesentów zdecydowanych do zaprowadzenia u siebie podobnych melioracyi gospodarczych i mających środki po temu aby odręcznie rzecz przeprowadzić i ze spółką się ugodzić. Mało się u nas znajdzie takich, gdzie będzie można przystąpić do gotowego, dlatego wypadnie pewnie częściej szukać dopiero ochotników, może słabych majątkowo, ale energicznych i inteligentnych, którym kolejka dochody tak podniesie, że nie tylko umożliwi im spłatę zaciągniętego wobec spółki długu, ale których majątkowo postawi dopiero w całem słowa tego znaczeniu na nogi. Wielu średnio zamożnych, a niezdecydowanych wypadnie zachęcić, pouczyć, przedstawić im w liczbach zyski stąd wynikające, a ułatwieniem wypłat nakłonić dopiero do decyzyi.

Pretensye i prawa swe wszystkie musiałaby spółka oczywiście hipotecznie sobie zapewnić.

Ale nie koniec na tem! Prawdą jest, że wiele już ten zyskał, kto u siebie po polach a i do podwórza pozaprowadzał tory kolejkowe, ale ważna jeszcze sprawa stoi dla niego otworem t. j połączenie się z wagonem kolei żelaznej. Są wprawdzie niektóre wyjątki w tem szczęśliwem położeniu, iż na ich własnem terytoryum znajdują się stacye kolejowe; tym połączenie się z wagonem nie będzie sprawiało wielkich trudności. Ale cóż ma począć ten, którego przedziela od stacyi kolejowej majątek sąsiada? Otóż spółki to będzie zadaniem, interesa obu pogodzić i jeżeli u sąsiada znajduje się już kolejka łącząca go ze stacyą kolejową, za miernem wynagrodzeniem wytargować i hipotecznie zapewnić prawo korzystania z tejże sąsiedzkiej kolejki do stacyi. Gdyby tejże kolejki nie było, przeprowadzić przez majątek sąsiada za jego zgodą, a na swój koszt nawet, gdyby tego było potrzeba, tor nieruchomy,

którego używalność za ugodzonem wynagrodzeniem — umożliwiającem amortyzacyą jego w przewidzianym z góry terminie — byłaby także i sąsiadowi hipotecznie zagwarantowaną.

Gorzej rzecz przedstawiałaby się, gdyby odnośny majątek oddzielony był od stacyi kolejowej aż dwoma sąsiednimi majątkami, co się przecież częściej będzie u nas w Księstwie powtarzało. Lecz i tutaj przy dobrej woli i w imię dobrze pojętego własnego interesu nie trudno pewnie będzie przekonać sąsiadów, że korzystanie z ich toru kolejowego ułatwia im jego amortyzacyą, a vice-versa z drugiej strony obliczyć sobie, że jeszcze nawet opłacając się dwom sąsiadom za korzystanie z ich kolejki, wychodzi się na swoje, oszczędzając na inwentarzu żywym i martwym.

Wszystkie te manipulacye przeprowadzić byłoby zadaniem spółki, którąby mogła za podobne swe zabiegi słusznie nawet likwidować sobie jeszcze nadzwyczajne remuneracye, boć niewątpliwem się wydaje, że w niejednym wypadku, gdzie 2 sąsiadów, którzy z takich lub owakich powodów nie chcą wzajemnie wiedzieć o sobie, ustępstwa takie i układy będą musiały być zawierane nietylko z poręki, ale i na imię spółki, jako instancyi neutralnej, załatwiającej także wszelkie stąd wynikające sąsiedzkie obrachunki, przez własne swoje incasso. Tytuł więc taki do odszkodowania byłby zupełnie umotywowanym.

Najniekorzystniej ułożone stosunki możnaby więc w ten sposób do pożądanego sprowadzić mianownika!

Ciekawą n. p. byłaby kombinacya, gdyby między majątkiem chcącym się zaopatrzyć w kolejkę polną a koleją państwową znajdowała się jakaś wieś chłopska, o drobniejszych właścicielach, dla których kolejka nie miałaby większego interesu, a stąd też nie było prawdopodobnem, aby ją włościanie na własny chcieli pobudować rachunek. Tych ludzi musiałaby spółka skaptow ć sobie widokiem bezpośrednich gotówkowych zysków. I to w następujący sposób. Związawszy ich w odrębną spółkę, lecz z nieograniczoną odpowiedzialnością, otworzyłaby im kredyt na przeprowadzenie toru przez wieś i włościańskie grunta do stacyi kolejowej i opłatę za korzystanie z tego toru unormowałaby tak, aby za jakie 5 lub 6 lat był zamortyzowanym. Od tego momentu pobierałaby włościańska spółka opłaty do własnej kieszeni. Rzecz oczywista, że nie wszędzie dałaby się przeprowadzić podobna organizacya, bo chcąc dokonać amortyzacyi w tak krótkim stosun-

kowo czasie, trzeba, aby się złożyły na to wyjątkowe okoliczności, t. j. korzystna koncentracya majątków kilku o intenzywnie rozwiniętem gospodarstwie, któreby stale z tej kolejki korzystały.

Że to wszystko nie mrzonki, że przeciwnie istnieją już podobne organizacye, które się pokazały nie tylko możliwemi, ale i praktycznemi, przekonują nas o tem spółki w hanowerskiem, gdzie n. p. widzieliśmy przeprowadzoną od miasta Hanoweru aż do Hildesheimu przez rozmaite wsie i domeny kolejkę elektryczną, która załatwia nietylko transporta wszelakie położonych nad nią wsi i folwarków, ale oddaje jeszcze w dodatku swą zbyteczną energię motorom elektrycznym dla popędu rozmaitych machin rolniczych i centrali świetlanych.

Jeżeli pod koniec obejmiemy wreszcie jeszcze raz zbiorowo okiem krytycznem całokształt szczegółów zreformowania na własną rękę naszych środków komunikacyjnych, do czego interesowane w tem społeczeństwo nasze zachęcić się staraliśmy, a w świeżej mamy jeszcze pamięci ilość i różnorodność wszelkich możliwych wyłaniających się stąd kombinacyi, które przecież tylko bardzo powierzchownie w takiem słówku na czasie naszkicować byliśmy w stanie, mimowoli uczuwamy pewien lęk wobec powagi i rozmiarów pracy, jaka Księstwo Poznańskie w tym kierunku jeszcze oczekuje. To dzieło na lat dziesiątek, do którego potrzeba będzie i dużo energii i szerokiego rozmachu! Czy starczą na to nasze skromne środki? Pewnie że nie, gdyby tu chodziło o to, aby wszystkiego w jednym pędzie dokonać. Szczęściem jednak, że w rozsądnem rozłożeniu tej pracy leży możliwość meliorowania jednego majątku przez zamortyzowane nakłady na poprzednim majątku. Ale założenie takie przeprowadzić jest w stanie tylko, jak to już zauważyliśmy, jakaś zbiorowa instytucya, dajmy na to jakaś spółka finansowa, która byłaby w możności tę jednostajną pracę rozłożyć na cały szereg lat. Siły jednostki tu nie wystarczą!

Mówiąc zaś o tej spółce nie mamy na oku, utworzenia koniecznie jakiejś nowej niezależnej dla siebie zupełnie instytucyi, bo wobec mnogości spółek, które się u nas w ostatnim czasie potworzyły, zachodzićby mogła obawa, że społeczeństwo nasze tracąc mimowoli interes dla tych organizacyi, nie poparłoby jej należycie. Przeciwnie, czemużby taka instytucya nie miała się połączyć z istniejącą już jaką spółkową organi-

zacyą, pokrewne mającą cele na oku, jeżeliby tylko środki materyalne tejże na podobne rozszerzenie jej działalności pozwalały? I tak, zdaniem naszem, w pierwszym rzędzie najwięcej do tego powołaną byłaby chyba nasza spółka melioracyjna, boć jeżeli jej dotychczasowa działalność w skromnych obracała się ramach, toć w miarę dokonania przez nią szeregu melioracyi hydrostatycznych, czynność jej z roku na rok z natury rzeczy redukować się będzie musiała.

Tu otworzyłoby się tymczasem dla niej pole nowych melioracyi i nowej działalności. A gdyby jej zasoby na to wystarczyć nie miały, łatwiejby się pono udało powiększyć jej kapitał obrotowy, skoroby się kapitalistom przedstawiła możliwość prowadzenia lukratywnego interesu przez szereg długich jeszcze lat.